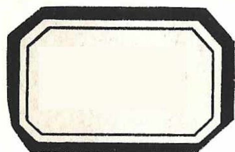


Grigore Olimp Ioan

BOMBARDIERELE ATACĂ



SILEX

Este împotriva firii să nu știi aproape nimic din istoria recentă a țării. În orice lume cu o viață normală evenimentele, cu cât mai aproape, cu atât sunt mai mult explicate și comentate.

Prof.univ.dr. Dinu C. Giurescu

ISBN 973-95477-9-6

2900 lei

GRIGORE OLIMP IOAN

BOMBARDIERELE ATACĂ

Jurnal de război 1941

© SILEX 1995

ISBN 973-95477-9-6

GRIGORE OLIMP IOAN

BOMBARDIERELE ATACĂ

Jurnal de război 1941

Cuvânt înainte de
Prof.univ.dr. Dinu C. Giurescu

SILEX - Casă de Editură, Presă
şi Impresariat S.R.L.
Bucureşti • 1995

Coperta: arh. Doina Repanovici
Tehnoredactare computerizată: Livia Popescu

Consilier editorial: Teodor-Laurenţiu Popescu
Doctor în istorie

CUVÂNT ÎNAINTE

Este împotriva firii să nu ştii aproape nimic din istoria recentă a ţării. În orice lume cu o viaţă normală evenimentele, cu cât mai apropiate, cu atât sunt mai mult explicate şi comentate.

O dată cu 1945, viaţa oamenilor din România a fost pusă în chingi, strânse periodic în tipare prestabilite. Cunoaşterea istoriei era îngrădită, adesea de-a dreptul răsturnată. Istoria devenise o unealtă a politicului. Era învârtită când în direcţia internaţionalismului proletar şi a luptei de clasă, când spre ultranaţionalism, după cum cereau interesele conducerii comuniste.

Un capitol de mare cuprindere a rămas de fapt neştiut: participarea armatei române la război, 1941-1944 (august).

Din manuale, cursuri sau compendii aflăm că România s-a ai la inamic, îiunii naziste împotriva U.R.S.S.

A fost desigur agresiune, atunci când cancelarul Adolf Hitler a poruncit armatelor Reich-ului să atace în zorii zilei de 22 iunie 1941.

Explicaţii asupra participării României nu s-au dat. Aceleaşi manuale notau că, după notele alternative ale guvernului sovietic din 26-27 iunie 1940, Basarabia şi partea de nord a Bucovinei au intrat în componenţa U.R.S.S. Cititorul era lăsat să ghicească o posibilă legătură între ultimatumul din 26-27 iunie 1940 şi intrarea României în război, în iunie 1941.

Aproape nimic nu s-a scris despre operaţiunile armatei române între 22 iunie 1941 şi 23 august 1944. Abia în anii '80, când regimul bătea tobele mari ale ultranaţionalismului, s-au dat unele informaţii. La acest capitol, trecutul a fost aproape complet confiscat şi anulat. Ca şi cum n-ar fi avut loc.

După evenimentele din decembrie 1989, drama anilor 1940-1944 a început treptat să fie cunoscută.

România a intrat în război în iunie 1941 pentru a dezrobi teritoriile anexate de U.R.S.S. în 1940. Acest război a avut două faze:

a) eliberarea nordului Bucovinei şi a Basarabiei, încheiată cu restabilirea hotarului pe Ceremuş şi Nistru (finele lui iulie 1941);

b) înaintarea dincolo de Nistru în Ucraina, Crimeea, Don, Stalingrad, stepa Calmucă şi Caucaz (până în toamna 1942) urmată de retragerea, în faze succesive până pe aliniamentul la nord de Tg.Frumos-Paşcani-Iaşi-Chişinău-Tighina şi apoi pe malul Nistrului, până la Marea Neagră (aprilie 1944).

Preţul acestui război a fost enorm. Cifra minimală se ridică la peste o jumătate de milion de morţi, răniţi, dispăruţi şi prizonieri. Cercetările vor stabili, poate, cifra exactă. După cum se cuvin lămurite şi condiţiile în care forţele române au fost angajate la răsărit de Nistru în 1941, ca şi în ofensiva din 1942.

Conflictul, prin urmările sale, a cuprins viaţa întregii ţări, dincolo de fiinţa sau nefiinţa oamenilor. Între războiul dus până în august 1944 şi instaurarea comunismului începând cu 1945 există o legătură directă, de la cauză la efect.

La articolele şi studiile de specialitate care arată operaţiunile militare ale anilor 1941-1944, se adaugă mărturiile directe ale celor care au făcut războiul pe front, pe linia de foc.

Mărturia lui Grigore Olimp Ioan începe la 22 iunie 1941, orele 3.10 în zori şi continuă până la 9 septembrie 1941.

Grigore Olimp Ioan participă la eliberarea Basarabiei pe un bombardier Heinkel 111 unde era comandant de bord. Avea atunci 28 de ani.

În vara lui 1941 a totalizat 27 de misiuni de război la inamic, în 72 ore şi 14 minute, plus alte 15 ore şi 45 minute ca pilot de legătură. Precizia cifrelor se datoreşte carnetului său de zbor unde s-a completat cu fiecare "ieşire", următoarele rubrici: data, tipul avionului, înmatricularea, felul zborului (obiectivul), durata, aterizări, înălţimea, observaţii...

87 ore şi 59 de minute în care sorocul de moarte putea lovi în orice moment. La încheierea primei părţi a campaniei (ocuparea Odessei) rămăseseră în viaţă 62 de militari din efectivul de 90 personal navigant al Grupului 5 Bombardament (escadrilele 78, 79 şi 80). Pierderile au fost aşadar de 31%. Cu fiecare bombardier doborât, piereau, de regulă, cinci oameni: un pilot, un comandant de bord

(observator) – de multe ori şi el pilot –, un radiotelegrafist, doi mitraliori.

"Bombardierele atacă" se citeşte aproape fără oprire: sunt fapte direct trăite, nu relatări din auzite, ca atâtea reportaje de război.

Scrisul este concis şi clar, departe de năclăiala sau monotonia multor texte din ultimele decenii.

"Bombardierele atacă" arată dimensiunea reală a omului aflat în situaţie limită.

"Frică ne era absolut la toţi, chiar dacă nu toată lumea la bord îşi făcea semnul crucii cu limba pe cerul gurii, în momentul decolării. De frică, la început n-a scăpat nimeni. După aceea a venit obişnuinţa..." Te cuprindea apoi "...o linişte sufletească nefirească... în aşteptarea acelui «ceva» care ştiam că va veni". Acel «ceva» era rostirea numelor celor căzuţi în misiunea de război "...în faţa trupei adunată în careu, în linişte şi cu arma în prezentare pentru onor".

N-a fost numai liniştea în faţa morţii. Era şi felul cum te băteai. "Mi-am terminat tot şirul de bombe peste şirul de avioane", notează Grigore Olimp Ioan, aflat pe avionul nr.20 pilotat de adjutantul Livovski (Rică) aproape de Chişinău.

Înainte ca să mă mai gândesc, m-am trezit cu mitraliera în mână. Primul încărcător l-am golit dintr-o singură rafală".

"Nu ştiu de ce, dar nu mă pot opri. Mi-e pumnul încleştat pe mânerul mitralierei şi trag mereu, trag în neştire schimbând încărcătoarele automat, cu mâna stângă..."

"Mă uit la faţa lùi Livovski. Are un surâs atât de straniu întipărit pe masca lui de ceară, încât nu-l mai recunosc... Şi trag mereu cu mitraliera."

Au trecut de atunci cincizeci de ani.

Atunci, unii şi-au făcut datoria faţă de neam, faţă de patrie. Alţii s-au simţit datori faţă de propriul lor cuget. Oricum va fi fost, acei tineri au arătat ce înseamnă să-ţi păstrezi cumpătul şi demnitatea. Să te baţi împotriva ocupantului.

Au trecut prea multe peste toţi în deceniile de după război. Sute de mii au fost zvârliţi în puşcării şi lagăre. O recunosc – fără voie desigur – stăpânii de atunci când se făleau că aparţin "lagărului socialist".

Au trecut atât de multe între 1945 şi 1989 încât o naţiune întreagă a făcut din resemnare, din compromisul cotidian, regula de căpetenie. Un cotidian de unde voinţa de a te opune silniciei dispăruse, înlocuită cu şoptite lamentări şi critici şi chiar cu abdicarea până la delaţiune.

Toate până în zilele lui decembrie 1989.

Acum doi ani, tinerii mai ales – puţini – au avut tăria să se opună deschis comunismului, au înfruntat moartea şi sălbăticia la Timişoara, Bucureşti, Cluj, Sibiu...

Tinerii din acea vară 1941 s-au întâlnit, peste timp, cu tinerii din decembrie 1989.

Atunci, ca şi acum, desfăşurările ulterioare au răsturnat speranţele, le-au redus mult. Dar oricum a fost, aceşti tineri au arătat prin fapta lor că există demnitate, putere de sacrificiu, speranţă de libertate şi dreptate.

Să le mulţumim cu recunoştinţă cântărindu-ne propriile noastre fapte şi atitudini.

Exemplul lor stă şi astăzi temelie şi îndemn.

Bucureşti,
21 decembrie 1991

Dinu C.Giurescu

CÂTEVA LĂMURIRI ADRESATE CITITORULUI

După 50 de ani de tăcere, cred că este de datoria autorului să dea celor ce vor citi aceste rânduri câteva lămuriri asupra prezentei cărţi.

Prima ediţie a apărut în 1941 sub titlul: "*Noi de la bombardament*", prin grija căpitanului aviator Pompei Cristescu, căruia îi păstrez o aleasă amintire.

La instaurarea regimului comunist în ţara noastră, când toţi cei ce au luptat împotriva bolşevismului erau urmăriţi şi prigoniţi, "*Noi de la bombardament*" nu a figurat pe lista cărţilor de război (din Est) prezentată Comisiei de Stat pentru epurarea tipăriturilor, prezidată de Grigore Preoteasa.* Comisia avea ca sarcină eliminarea acestor cărţi din reţeaua librăriilor şi a bibliotecilor şi sancţionarea aspră a autorilor respectivi.

Fericita "omisiune" voită s-a datorat curajului doamnei Apriliana Medianu de la Direcţia presei din Ministerul Propagandei, care a ac-

---

* *Preoteasa Grigore* (1915-1957, născut în Bucureşti) om politic comunist. Unul dintre conducătorii Frontului Studenţesc Democratic, redactor responsabil la ziarul "România liberă" (1944-1946). Ministru de externe (1956-1957). Membru supleant al Biroului Politic şi secretar al C.C. al P.C.R. (din iulie 1957).

Mort în accident de avion pe aeroportul Vnukovo din Moscova unde se afla în misiune oficială. Circula zvonul că ar fi fost vorba de un atentat pus la cale împotriva liderului de partid de atunci, Gheorghe Gheorghiu-Dej, care în ultima clipă a schimbat locul în avion cu Grigore Preoteasa, care a murit astfel în locul lui. Se pare că avionul românesc a fost tamponat pe pistă de un avion sovietic, exact în punctul respectiv.

ţionat desigur fără ştirea mai marilor ei de atunci.* Îi port prin negura timpului o nealterată recunoştinţă.

Deasemeni, a servit şi faptul că *"Noi de la bombardament"* era de mult epuizată şi a permis autorului ei să se piardă pentru mulţi ani în anonimatul crâncen şi frământat al şantierelor patriei, unde aşa cum strigau pe atunci lozincile, începea *"să se construiască socialismul cu un ceas mai devreme"*.

---

* Şeful direct al Doamnei Apriliana Medianu, era *George Macovescu* (născut în 1913) ziarist şi om politic comunist. A colaborat la "Adevărul" şi "Dimineaţa" în perioada interbelică şi la "România liberă" ilegală. Ulterior, ministru al afacerilor externe al R.S.R. şi preşedinte al Uniunii Scriitorilor din România.

ŞI CÂTEVA DATE BIOGRAFICE, UNELE PRECIZĂRI DE LOC, DE TIMP ŞI "ATMOSFERĂ"

Începutul celui de-al doilea război mondial m-a găsit mobilizat – după un an şi jumătate de concentrare şi antrenament – în Flotila I Bombardament Braşov. (Înainte fusesem ziarist profesionist, reporter la "Universul".)

Eram pe atunci pilot de legătură al Grupului 5 având în primire un avion "Fleet" cu motor "Gipsy-Major" înmatriculat cu nr.166, şi în acelaşi timp comandant de bord pe unul din bombardierele escadrilei 78, patrula a doua, dreapta, din cauza şcolii pe care o absolvisem recent la Pipera. Zburam pe avioane "Heinkel 111" bimotoare cu rază mare de acţiune, pe atunci socotite a avea o viteză mare (360 km/h în croazieră şi peste 400 km/h cu motoarele în plin sau în picaj uşor) şi o puternică încărcătură de proiectile la bord (32 de bombe a 50 kg sau 8 bombe a 225 kg plus câteva sute de bombe incendiare, foarte eficace).

Deşi făcusem armata la infanterie, după ce luasem brevetele de pilot civil în... civilitate*, odată concentrat, fusesem repartizat la avia-

---

* Era vorba de şcoala civilă de pilotaj "ARPA" de pe aerodromul Otopeni.

Şef de pilotaj lt.comandor Gherasim Gh., instructori de zbor fraţii Ştefan şi Haralambie Simion, Justin Gheorghiu şi alţii. Secretar C.Nănuţ. Se foloseau pentru şcoală avioane germane "Klemm-25" şi "Klemm-35".

Am început pilotajul la 05.09.1938 având instructor de zbor pe Ştefan Simion (ajuns după război comandantul aeroportului Constanţa).

Trecut pe simplă comandă la 05.10.1938, după 14 ore şi 20 de minute de zbor cu 121 aterizări.

Obţinut brevetul de pilot gradul I la 16.11.1938, iar cel de pilot gradul II (internaţional) la 01.07.1939. Ambele comisii de brevetare au fost compuse din: căpitan comandor Pâclea, lt. comandor Tănăsescu, lt. comandor Gherasim.

ție. După o școală de comandanți de bord la Centrul de instrucție al aeronauticii de la Pipera, am fost repartizat la unitatea din Brașov. De fapt, eram bombardier în toate misiunile și pilot de legătură printre picături.

Pe front, eram cantonați la început pe un aerodrom militar de la Ziliștea, la nord de Buzău, pe terenul fostei herghelii care aparținuse cândva lui Marghiloman. Acolo era baza Grupului 5 Bombardament, compus din escadrilele 78, 79 și 80.

Locuiam împreună cu trei camarazi de zbor într-o fostă bucătărie și o fostă cămară, care comunicau între ele. În cămară, unde nu încăpeau decât două paturi înguste, dormeau locotenentul aviator de rezervă Matei Ghica-Cantacuzino și adjutantul major de rezervă Raul Gheorghiu, avansat ulterior sublocotenent. În bucătărie, unde în afară de cele două paturi încăpea și o masă pe care ne puneam hainele, echipamentul de zbor și ceainicul pentru cafea, locuia sublocotenentul aviator de rezervă Radu Boldur și subsemnatul, care

---

Între 19.08.1939 și 18.09.1939 chemat la antrenament pe aerodromul Popești-Leordeni, totalizând 65 ore de zbor și 170 aterizaje. La 01.12. 1939 am fost concentrat.

La obținerea brevetului de pilot gradul II, probele au fost următoarele:

- raid aerian pe ruta București-Călărași și retur (cu aterizare la Călărași).
- două ture de pistă la 150 m înălțime.
- o spirală (de la 1000 m pe dreapta și pe stânga).
- un "dublu epenglu" (aterizare la punct fix, fără motor, de la 800 m înălțime, cu două viraje de 180 grade).

Bineînțeles toate în S.C., adică simplă comandă (singur la bord).

La 16.11.1938, în timp ce eram în zbor de la Călărași la București, colegul meu de pilotaj Petrescu Gh. (numit de băieți "Spetează") venind de la Buzău, tot în probă de brevet, a intrat cu avionul, din cauza ceții, într-unul din turnurile metalice de antenă ale stației de telegrafie fără fir și a fost ucis pe loc. Corpul său fiind proiectat din carlingă din cauza șocului, a rămas suspendat în hamurile de parașută aproape de vârful antenei, pe care a îndoit-o. A fost dat jos cu ajutorul pompierilor. A doua zi a apărut în ziare tragica lui fotografie.

Colega mea de pilotaj, *Domnica Negulescu*, urma să zboare în urma noastră în fața comisiei de brevetare, însă după cele întâmplate, a renunțat definitiv la zbor. S-a căsătorit ulterior cu doctorul *Dan Chiriceanu* (pe care aveam să-l întâlnesc prin anii '50 pe șantierele Bărăganului). În timpul războiului, Domnica a fost secretara doamnei Maria mareșal Antonescu.

O dată cu mine, au trecut probele de brevet și colegii mei de punct de zbor *Valentin Cucu* (frate cu binecunoscuta maestră de balet Leria Niky), *Lorentz* (telegrafist pe avioanele de pasageri ale "LARES"-ului) și *Sandu Stârcea* (judecător). Acesta din urmă a fost doborât în Caucaz, în 1942, în timp ce efectua o misiune ca pilot de legătură. A murit eroic departe de țară, deși ar fi putut rămâne acasă "mobilizat pentru lucru". De precizat că tatăl lui era mareșal al Palatului regal și el era proaspăt căsătorit.

aveam acelaşi grad. Locuinţa noastră improvizată era botezată de toată lumea "*Hotel Rogojină*" din cauză că tapetasem cu ele atât pereţii cât şi duşumelele deteriorate în cel mai avansat grad. Paturile nostre neavând saltele, dormeam pe nişte plase de camuflaj colectate de la avioane. Şi un amănunt picant – însă de care nu am făcut deloc haz la vremea respectivă – de la aceste plase de camuflaj, nu ştim prin ce miracol sanitar, atât Boldur cât şi eu însumi ne-am umplut de râie. Matei Ghica şi Raul Gheorghiu, deşi dormeau în aceleaşi condiţii, n-au păţit nimic. Probabil că a fost o chestie de culoare a sângelui. (La unii ceva mai albastru.) Dar asta este o altă poveste care nu prezintă nici un interes în cadrul rândurilor de faţă. Cât despre "Hotelul Rogojină" vom reveni într-un capitol special.

Astăzi, de la cei trei caramazi ai mei a rămas doar amintirea, toţi trei fiind trecuţi în lumea umbrelor, târziu după război.

În acel început de vară şi de război, Grupul 5 Bombardament, compus din escadrilele 78, 79 şi 80, a avut pierderi grele. La fiecare avion doborât mureau cinci oameni: un pilot şi un comandant de bord sau observator, de multe ori şi el pilot, un radiotelegrafist şi doi trăgători de bord. La sfârşitul primei părţi a campaniei, din 90 de inşi personal navigant, au rămas în viaţă 62. Printre aceştia mă aflam şi eu. Astăzi suntem numai 4. Unitatea alinia la front însă permanent acelaşi număr de avioane şi de echipaje, căci soseau alte aparate şi alţi zburători "neînfricaţi" cum se spunea pe atunci cu mândrie. Dar asta era o simplă figură de stil, fiindcă, de fapt, frică ne era absolut la toţi, chiar dacă nu toată lumea la bord îşi făcea semnul crucii cu limba pe cerul gurii, în momentul decolării.

De frică, la început, n-a scăpat nimeni. După aceea a venit obişnuinţa, apoi resemnarea şi la urmă o indiferenţă blândă, care ne făcea să ne bucurăm liniştit de tot ce era în jurul nostru, atât cât mai eram încă în viaţă. Sorin Tulea, şi el sublocotenent de rezervă, pilot de bimotoare, cu care zburam în echipaj şi care nu-şi terminase studiile la Politehnică pentru ca să vină pe front, făcuse un calcul al probabilităţilor din care reieşea că în mod matematic ne vine rândul la toţi. Singura necunoscută consta din numărul de misiuni cât ne era dat să îndeplinim fiecare. Aici a intervenit însă şi elementul "soartă" care nu era cuprins în ecuaţia lui. De aceea s-a făcut că atât el cât şi eu ne aflăm azi printre cei 4 supravieţuitori ai echipajelor iniţiale. Pe când ceilalţi...

Zilele se scurgeau având ca reper doar timpul dintre două misiuni. Altă preocupare nu aveam. Fiecare echipaj, când avionul punea roţile pe sol la întoarcere, trăia clipe de adevărată bucurie. Erai sigur că o să mai trăieşti încă o zi, până la misiunea viitoare. Câteodată

decolam însă în misiune şi după-amiaza, încât chestia cu trăitul încă o zi se reducea la câteva ore. Dar erau bune şi astea. Ajunsesem să avem o linişte sufletească nefirească, privind totul în jurul nostru ca nişte simpli spectatori, în aşteptarea acelui "ceva" care ştiam că va veni. Acel "ceva" simplu şi firesc, care se materializa, aici la sol, prin rostirea numelor celor care alcătuiau un echipaj căzut în misiune de război, în faţa trupei adunată în careu, în linişte şi cu arma în prezentare, pentru onor. Locotenentul comandor Landman Paul*, comandantul nostru de grup stimat şi iubit, rostea întotdeauna aceleaşi cuvinte simple şi grele, în tăcerea care ne învăluia pe toţi:

– "*Camarazi, echipajul... a căzut la datorie. Fie ca sacrificiul lor să ne oţelească în bătăliile viitoare* !"

Se zăreau câteodată şi lacrimi prin coada ochilor, şterse discret. La popotă se ridicau tacâmurile celor ce nu s-au mai întors, iar cei rămaşi ne strângeam rândurile spre capul mesei unde lua loc întotdeauna Comandorul. Până ce veneau alţii noi, plini de vervă exuberantă şi de voioşie tinerească până la prima lor "ieşire" la inamic.

Mecanismul misiunilor de bombardament intrase aproape în rutină. Totul era să nu scapi din ochi tabla din faţa cortului escadrilei unde scria cu creta, ca la şcoală, poziţia echipajelor. Nu existau decât patru posibilităţi: să fii în misiune, în alarmă, în rezervă sau în repaus. Se putea ca într-o singură zi să treci prin toate fazele şi încă de două ori. Echipajele erau însemnate numai cu matricola avionului. Eu zburam pe numărul 5.

Când erai trecut "în misiune", la ora stabilită te prezentai la "sala de conferinţe", o biată odaie dintr-o casă de ţară, unde ţi se fixa obiectivul de bombardat şi comandanţii de bord îşi notau toate coordonatele necesare navigaţiei, elementele de fixat pe vizoarele Zeiss, buletinul meteo şi o grămadă de alte mărunţişuri care culminau prin proiectarea fotografiei obiectivului pe un e an de cinematograf.

Înainte de decolare te lămureai de gravitatea misiunii după unele mici amănunte: dacă zbura Comandorul în avionul cap, dacă o dată cu pansamentul individual înmânat de sanitar (într-un ambalaj de cauciuc dezinfectat) ţi se dădea să înghiţi şi două pilule roz de pervitină şi

---

* Locotenent comandor aviator *Landman Paul*, comandantul Grupului 5 Bombardament din Flotila I Braşov.

Pentru curajul său personal şi aportul grupului de aviaţie de sub comanda sa la dezrobirea Basarabiei a fost decorat cu ordinul *Mihai Viteazu*.

Gradul de locotenent-comandor de atunci era egal cu acela de maior din armele terestre după cum cel de căpitan-comandor echivala cu cel de locotenent colonel, iar comandor cu cel de colonel.

dacă telegrafistul de bord – întotdeauna bine informat – îţi şoptea confidenţial că "ie nasol !", însemna că misiunea se lăsa cu tămbălău mare şi, de obicei, cu pierderi.

La aterizare, după ce ne scoteam căştile, hamurile de paraşută şi combinezoanele de zbor, dădeam raportul la "sală". Comandanţii de bord sau observatorii completau cu acest prilej un foarte amănunţit formular. Peste o oră se proiectau pe ecran clişeele aduse încă ude de la "Labofoto", cu pozele luate de noi în zbor în timpul bombardamentului. Dacă rezultatele nu erau satisfăcătoare, a doua zi se repeta misiunea în aceeaşi formaţie. Nici nu se putea pedeapsă mai grea.

Cam asta era tot. Asta era viaţa, asta era "atmosfera". Fără alte probleme sau preocupări, fără gânduri, fără analize sufleteşti de înaltă clasă.

Astăzi, după 50 de ani, când citeşti cartea asta, o găseşti lipsită de precizie, de elemente de tehnică militară, de aprecieri strategice de ansamblu şi de aprecierea exactă a datelor calendaristice. Lucru firesc, ea fiind scrisă în timp de război şi trecută prin cenzura militară care a şters toate amănuntele care ar fi putut trezi interesul inamicului.

Cum aş fi putut scrie că în urma acţiunilor vânătoarei sovietice care ataca numai prin unghiurile moarte ale avionului "Heinkel 111" (pe care se pare că îl studiase foarte bine) s-au montat încă două mitraliere "Rheinmetal" în părţile laterale ale fuselajului, prin decuparea ferestrelor de plexiglas ? Şi că în urma acestei "inovaţii" – datorată comandorului Landman – s-au înregistrat mai multe victorii aeriene ? Sau că indicativul Grupului 5 Bombardament din Flotila I Braşov era 471 ? Sau ce manevre făceam ca să trecem prin baraje de antiaeriană ?

Deasemeni, trebuie să precizez că toţi şefii de bord, rezervişti cu brevete de pilot civil, erau absolvenţii "*Şcolii de comandanţi de bord pentru aeronave de bombardament*" de la Pipera (seria – se pare unică – 1939-1940, care a durat 6 luni şi în care am intrat caporal TR şi am ieşit, după absolvire, adjutant major) spre deosebire de observatorii aerieni autentici, care erau ofiţeri activi (locotenenţi sau căpitani) cu o şcoală temeinică de specialitate şi care proveneau, aproape toţi, din artilerie şi erau repartizaţi atât la aviaţia de recunoaştere cât şi la cea de bombardament. Şi care nu erau piloţi de nici un fel.

Acestui fapt i se datoreşte că la completarea formularelor privind reacţia artileriei inamice în zona obiectivului – atunci când se da raportul după executarea misiunii de bombardament – observato-

rii proveniţi din arma artileriei scriau coloane întregi cu date tehnice (numărul bateriilor, calibrul tunurilor, cadenţa tragerilor, înălţimea barajului şi multe altele) în timp ce noi comandanţii de bord cu şcoala de la Pipera, eram mult mai modeşti şi laconici. Ne refeream la reacţia antiaerienei inamice printr-un singur calificativ: "puternică", "slabă" sau... "potrivită". Fapt ce stârnea hazul comandorului nostru Paul Landman, care râdea din toată inima, ca bun oltean ce era (cu tot numele lui germanic, toate neamurile lui se numeau... Ţăranu).

Încolo toate bune. Nu exista nici o diferenţă între noi. Aceleaşi misiuni de război îndeplinite cu precizie, dăruire şi străşnicie, aceleaşi aprige lupte aeriene şi din păcate, aceleaşi pierderi dureroase.

De reţinut, în legătură cu asta, gândirea filozofică a majurului nostru de escadrilă (Truică Florea) când era în criză de umor, care a spus: "s-a constatat cu surprindere că «rezerviştii» mor la fel ca «naviganţii» noştrii activi".

În problema datelor calendaristice, chestiunea s-a rezolvat uşor. Am păstrat carnetul meu de zbor ţinut la zi de furierul escadrilei. Arată însă numai data, tipul avionului, durata zborului, numărul aterizajelor, înălţimea zborului, funcţia la bord şi obiectivul de război precizat în câteva cuvinte telegrafice. Atât. Nici un alt comentariu.

Restul a rămas imprimat numai în amintirea şi în sufletul nostru, celor puţini care am ajuns să trăim până în ziua de azi.

Socotesc însă că lucrul cel mai de preţ cuprins în această evocare, simplă şi fără pretenţii (poate prea "sufletistă" după unii) este că readuce în memoria noastră şi a celor ce vor veni după noi, *numele echipajelor Grupului 5-B care au căzut eroic pe cerul Basarabiei, în 1941, pentru dezrobirea ei.*

Gr. O. I.

22 IUNIE 1941, ORA 7.15 DIMINEAŢA

Ne-am întors !

Toate echipajele escadrilelor noastre au aterizat cu bine. Misiunea a fost executată după cum s-a ordonat: bombele Grupului "Heinkel" au lovit în plin.

A fost prima noastră misiune de război.

Aseară ne-a vizitat comandantul Flotilei. Toate echipajele erau în curtea postului de comandă, aliniate pe grupuri de câte patru. Ne-a strâns mâna la toţi.

De la el am aflat că din clipa aceea aeronautica română a trecut pe picior de război.

Deşi simţim cu toţii că trăim clipe grave, nimeni nu e emoţionat.

Ceva mai târziu a venit să ne vadă însuşi ministrul Aerului.

În cuvinte de o impresionantă sobrietate ne-a arătat tot ce aştepta Ţara de la noi.

Fraza scurtă, ascuţită parcă, a galvanizat pe toţi. Ghicesc la fiecare pumnul şi dinţii încleştaţi.

Numai de-ar izbucni odată...

Noaptea ne-o petrecem în jurul avioanelor.

Peste tot licăresc luminiţe.

Echipele de servanţi lucrează de zor. Strâng focoasele, înşurubează ampenajele şi, în sfârşit, bombele sunt agăţate în pântecele imens şi negru al Heinkel-urilor noastre de oţel.

Istoviţi, cu broboane reci de sudoare prinse printre cutele frunţilor încruntate, pornim agale spre dormitor.

Cerul e limpede şi plin de stele.
Ce ciudat lucru: nimeni nu mai râde !
Să fie oare ultima noastră noapte de pace ?...

Ploapele grele de nisipul nevăzut al oboselii ne-au trecut în haosul fără sfârşit al somnului.

Din adâncuri, o dată cu hora imaginilor ce ne zburdă pe sub frunte, un vuiet prelung a început să ne clatine.

Şi vuietul creşte, zbârnâie înfricoşător şi apoi se dizolvă treptat în cerneala opacă a gândurilor răvăşite.

Cineva dintre noi s-a sculat şi priveşte buimăcit pe geam:

- Sunt bombardierele nemţeşti care decolează*...

Instinctiv m-am uitat la ceas: e unu noaptea.

Am simţit o mână pe umăr.

E o mână de prieten care mă scoală.

Locotenentul de rezervă Dumitru Ion îmi şopteşte la ureche:

- Scoală Grigoriţă ! A venit...

- Cum ?... Cine ?...

- Ordinul. Plecăm. La ora 3 şi 10 decolarea...

În vâltoarea dezordonată a gândurilor, unul singur îmi creşte uriaş în minte, îmi ţiuie parcă în urechi, îmi copleşeşte toate sentimentele amestecate confuz, într-un biet suflet de om singur şi mic:

Războiul... războiul... a început războiul...

Pe măsuţa de sub geam am lăsat o scrisoare.

E pentru acasă.

Ce banale şi fade au să mi se pară după întoarcere rândurile azvârlite tremurat acolo, pe dreptunghiul anonim şi paşnic al hârtiei...**

Am ieşit din cameră.

Afară, locotenentul Dumitru îmi dă un sfat practic:

- Să-ţi laşi lucrurile răvăşite şi papucii aruncaţi sub pat, ca şi cum ai reveni peste câteva minute... Ştii, aşa cobeşti a bine, îmi completă el zâmbind şi apucându-mă de umeri.

Noaptea îmi pare acum foarte întunecoasă.

---

* De pe acelaşi aerodrom decolau în misiune de război avioane ale formaţiunilor germane compuse din Flotila 4 a generalului WEWER şi Flotila 27 a generalului BOELKE, foste combatante în Spania în Legiunea CONDOR. Exista şi o unitate de avioane "Heinkel"-111 echipate special pentru zbor de noapte care lansau mine magnetice în apele portului Odessa. Acestea decolau atunci.

** Nu era obligatoriu să laşi un bilet pentru cei de acasă. În schimb, regulamentul prevedea că era interzis să ai asupra ta, în zbor, în misiune de război, hârtii şi obiecte de valoare sau acte de identitate.

Nu ştiu de ce mi-e frig.

În sala de informaţii, comandorul nostru ne dă ultimele indicaţii:

- Fiţi atenţi, băieţi ! Bombardăm Chişinăul. Primele trei patrule: obiectiv aerodromul Nord-Chişinău. Celelalte, terenul de la sud. S-a înţeles ?

Şi nu uitaţi un lucru. Ţineţi cât mai strâns formaţia. Toţi cu ochii la mine. Sunt în avionul-cap.

Şi în chip de rămas bun, comandorul Paul Landman ne dădu ultimul ordin:

- Toată lumea la avioane. Şi cu Dumnezeu înainte, băieţi...

Afară era tot întuneric.

În uşa postului de comandă, doctorul Grupului împărţea la toţi pansamente individuale şi dădea explicaţii cum să le întrebuinţăm...

Pe al meu l-am vârât în buzunar. Cu ocazia asta, am constatat că sunt îmbrăcat cu haina cea groasă de piele.

Hm ! Ce ciudat. Tot mi-e frig...*

Sunt pe avionul nr. 23.

Fac echipaj cu doi sublocotenenţi tineri şi cuminţi: sublocotenentul Todea Ion şi sublocotenentul Rovenţa Octavian, un sergent telegrafist şi un mitralior de bord.

Toate preparativele de zbor sunt făcute. Cele două motoare ale aparatului nostru "He 111" huruie liniştit, gata să spintece geana palidă de lumină ce mijeşte timid de sub muchea neagră a orizontului.

M-am suit în turela telegrafistului şi mi-am prins hamurile paraşutei peste piept.

Ating în treacăt mitraliera. E rece.

E prima oară când zbor pe "Heinkel" în locul ăsta. Fiind pilotul de legătură al Grupului, am cerut să merg şi eu în prima misiune de război şi comandorul mi-a dat voie să zbor... dar ca ofiţer fotograf.

---

* Echipamentul reglementar de zbor avea două variante: combinezonul de piele sau cel din doc tare. Ambele se luau pe inventar personal de la magazia escadrilei.

În caz de doborâre a avionului în teritoriul inamic, se dădeau la scădere cu proces-verbal. Se întâmpla însă câteodată şi un fapt ciudat. Deşi cei în cauză erau îmbrăcaţi cu un singur combinezon, dacă se "curăţau" în misiune, pentru mai multă siguranţă se ştergeau din evidenţă amândouă.

În primul meu zbor la inamic am încălcat regulamentul fără să ştiu, îmbrăcat fiind cu haina de uniformă de piele, care avea grade. Dar n-a băgat nimeni de seamă. Probabil că aveau alte probleme pe cap decât aplicarea regulamentului de ordine interioară.

De menţionat că toate combinezoanele nu aveau grade. În zbor eram toţi egali. Chiar şi în faţa morţii.

La picioarele mele atârnă greoi, mare cât un borcan de vişinată, aparatul care trebuie să aducă fixat pe peliculă efectul bombardamentului nostru.*

În avioanele ce zbârnâie prelung şi metalic pe teren, încercându-şi pentru ultima dată motoarele, mai sunt doi camarazi voluntari care vor merge în misiune... ca amatori fotografi. Sublocotenentul de rezervă Tulea Sorin şi locotenentul Luca Marcel.

În sfârşit, clipa decolării s-a apropiat. Avionul nostru începe să ruleze greoi, în întuneric, ca să se aşeze pe pista de plecare.

La lumina galbenă a farurilor, siluetele celorlalte avioane care se mişcă huruind pe teren, par nişte monştri cu ochi sticloşi, desprinşi din cine ştie ce Apocalips mecanic.

Deodată un semnal luminos** s-a agitat în faţa noastră şi "Heinkel"-ul nr.23 s-a pus în mişcare. Cu motoarele în plin, într-un bubuit cadenţat şi prelung, aparatul se avântă cu cele 13 tone ale sale în pata neagră de întuneric care ne înconjoară.

Terenul fuge sub noi şi avionul începe să-şi salte roţile cu greu, ca să se izbească din nou de pământ peste câteva frânturi de clipă într-o bufnitură surdă şi ameninţătoare.

Câteva salturi încă, câteva izbituri puternice de solul ce dispare în noapte şi avionul zboară în sfârşit uşurat de aderenţa pământului.

Farurile de poziţie ale celorlalte aparate pe care le mai zăream încă în timp ce rulam pe teren, au dispărut. Zburăm în întuneric către pragul de lumină imaterială ce se desluşeşte palid, undeva într-un colţ de zare.

De-abia acum îmi dau seama că suntem singuri pe cer.

Privesc atent în toate părţile. Cu toate încercările mele de a descoperi celelalte avioane ale formaţiei, nu pot să văd nimic. Din cele optsprezece Heinkel-uri ale Grupului nostru care trebuie să fie în zbor spre Prut la ora asta, nici unul nu se zăreşte.

Privesc mereu deznădăjduit în întunecimea cerului.

Nimic !

---

* Era aşa-numitul "D.I.D." după numele constructorului său (Dumitru Ion Dumitrescu) luat în primire de la secţia foto a grupului.

** Se folosea un pistol special care trăgea cu o încărcătură incandescentă cu stele de diferite culori, după un anumit cod. (Câteodată se mai încurcau şi stelele şi se încurca şi codul.)

Acelaşi pistol pentru rachete se afla şi la bordul avioanelor noastre pentru a fi recunoscuţi de artileria proprie sau de aviaţia noastră de vânătoare. Rachetele pentru zbor se schimbau în fiecare zi, iar stelele lor proiectate în văzduh puteau fi roşii, verzi sau galbene.

Motoarele îşi îngână regulat simfonia lor gravă, iar noi zburăm singuri spre răsărit. Uitându-mă mereu la cer, mă gândesc fără să vreau la prietenul meu, sublocotenentul de rezervă Radu Boldur, care s-a oferit să întovărăşească pe comandorul Nagaevski Gheorghe* şi pe locotenentul Dumitru Ion în avionul precursor. Aparatul lor, care are cinstea să fie primul avion românesc ce înfruntă spaţiul aerian sovietic, are ordin să zboare cu mult înaintea formaţiei, să descopere obiectivele şi să le distrugă.

Mă gândesc la ei, la acest echipaj de elită care a cerut să i se facă favoarea de a trece primul graniţa, de a concretiza prin zborul lui îndrăzneţ starea de război dintre mica, dar îndârjita, noastră Românie şi colosul roşu al U.R.S.S.

Parcă îl aud aseară pe Boldur:

- "Merg eu, domnule comandor. Am o răfuială veche cu ruşii. De un an aştept să vie clipa asta..."

Şi Boldur are dreptate. E bucovinean. Tot ce a avut i-a rămas dincolo, cotropit de pacostea bolşevică.

Minutele trec greu.

Peste tot aceeaşi singurătate.

Cobor din turelă şi mă strecor printre bombe, la postul de comandă din botul avionului.

Rovenţa se căzneşte să descifreze harta ce o are pe genunchi. El e şeful de bord. Îl apuc de mânecă:

- Ce facem ?

Cu un singur gest, fără cuvinte, îmi arată busola şi direcţia avionului. Am înţeles: mereu spre est.

Dar neliniştea din mine nu-mi dă răgaz. Mă apropii de el şi îi răcnesc la ureche:

- Singuri la ruşi ?

Rovenţa zâmbeşte şi dă afirmativ din cap. Sunt exact de aceeaşi părere cu el.

Şi continuăm să zburăm spre răsărit.

M-am întors în turelă şi încep din nou să scormonesc cerul cu privirea. În faţa noastră, printre bălţi, şerpuieşte parcă o vână de oţel. E Prutul !

---

* Locotenentul comandor *Nagaevschi Gheorghe*, recent avansat de la gradul de căpitan aviator, era comandantul escadrilei 78 din grupul 5 Bombardament Heinkel.

Cu un zâmbet duios, îmi amintesc un mini-fapt divers: ordonanţa sa (basarabean şi poet) i-a dedicat o poezie în cinstea acelui memorabil zbor cu avionul precursor, poezie care începea astfel:

"Nagaevschi comandor
Di război provocator..."

Încă o clipă şi am trecut la inamic.

Iată-ne, în sfârşit, în Basarabia.

Dar nu zburăm mult spre est. Pe cerul ostil, care a început să se lumineze cu un văl de ceaţă, apar patru puncte negre.

Le văd cum cresc, le privesc înfricoşat şi aştept să mă lămuresc ce fel de avioane sunt.

Echipajul tot a amuţit.

Toţi privesc îngheţaţi la aparatele ce se profilează în semiobscuritatea dimineţii, din ce în ce mai bine.

O exclamaţie îmi răsună deodată în cască, retezându-mi scurt orice îndoială:

– Sunt ruşi, sunt ruşi, uitaţi-vă la ei !...

Într-adevăr, sus pe cer, în faţa noastră avioanele bolşevice se distingeau de minune. Scurte, groase, cu botul umflat şi aripi drepte, păreau nişte bondari groaznici, gata să împungă şi să distrugă.*

*

* *

Todea, din faţă, de la manşă, şi el cu ochii la vânătorii inamici, a redus binişor gazele, şi avionul nostru a început să se înfunde încet spre pământ.

Sus, deasupra noastră, aviatorii ruşi îşi văd tihnit de drum.

Dar nu sunt singuri. Mai sus de ei, o altă patrulă de patru aparate se desprinde din purpura cerului. Parcă merg toţi pe acelaşi drum. Patrulează în sectorul Prutului.

Avionul nostru coborând mereu, a ajuns la trei sute de metri de pământ. Jos, o ceaţă deasă îneacă văile prin care sunt risipite nişte sate adormite.

Privesc mereu la vânătorii ruşi. Îşi urmează nestingheriţi calea.

Dacă aş putea, mi-aş opri şi bătăile inimii, ca să nu mă audă că sunt şi eu aici pe cer, numai la o palmă sub ei.

Le văd acum foarte bine forma, chiar şi steaua de sub plan. Sunt aparate aşa de scurte şi de groase cum n-am mai văzut niciodată.

---

* Era vorba de avioanele de vânătoare sovietice RATA, uşor depăşite din punct de vedere tehnic faţă de aviaţia de vânătoare românească, bine dotată cu aparate moderne şi eficace. ("Hurricane" fabricat de englezi, de veghe pe malul Mării Negre – cunoscuta escadrilă 52 –, "Messerschmitt"-ul 109, de construcţie germană şi robustul nostru IAR-80 cu o viteză ascensională superioară tuturor.) Totuşi, avioanele acestea sovietice de vânătoare erau extrem de periculoase prin maniabilitate şi putere de foc. Mai ales când atacau "în haită" pe cei rămaşi singuri în urmă şi nu de puţine ori cu o îndârjită temeritate.

Acum parcă m-am resemnat.

Ba chiar m-a cuprins un fel de enervare. Ce mai aşteaptă ? Şi strâng înfrigurat de mitralieră.

Dar nu !... Nici gând n-au să se lupte. Îi văd pe toţi cum se înclină elegant pe-o aripă şi făcând un viraj larg pornesc spre sud.

Abia acum m-am lămurit. Nu ne-au văzut.

O căldură ciudată îmi năvăleşte în obraji.

Avioanele sovietice au dispărut, departe, după un nor cenuşiu.

Iar noi ne continuăm calea. Avem doar ceva treabă acolo, la ei.

Mai zburăm aşa câteva minute. A început să se vadă bine.

Mă uit la ceas: 4 şi jumătate.

Privind acum dealurile de sub noi, am impresia că zburăm cu o viteză de nălucă. Suntem foarte jos.

Timpul trece greu. Toţi suntem încleştaţi pe mitraliere. Contactul lor parcă ne dă mai multă siguranţă.

Deodată, în stânga noastră, departe, văd licărind nişte flăcări roşii lungi şi ascuţite. Deasupra noastră şi în dreapta apar nişte noruleţi albi şi rotunzi de fum. Este artileria antiaeriană care trage asupra noastră.

Ne păstrăm cu toţii calmul şi avionul nostru începe să zboare şerpuit. Tunurile de jos continuă să tragă.

În sfârşit, ne dăm seama de ce e jos. E o baterie antiaeriană care păzeşte o gară de la marginea unui târg fără însemnătate.

Imprudenţa de a fi tras în noi, trebuie aspru pedepsită.

Un viraj larg pe stânga şi mergem să vedem ce putem face pentru ea. Tunurile trag chiar din dosul gării, de pe un maidan.

Rovenţa le lasă în cap o dâră de 16 bombe care explodează cât se poate de frumos.

Conştient de menirea ce o am la bord, m-am precipitat în fundul fuzelajului şi stând în genunchi lângă mitraliera din burta avionului, declanşez mereu aparatul care priveşte prin ochiul lui de sticlă la prăpădul de jos.

Nu ştiu de ce, dar căderea bombelor mi-a pricinuit o plăcere deosebită. Parcă sunt alt om acum.

Care va să zică, aşa este războiul...

Mai facem un viraj, ca să vedem de mai mişcă ceva pe jos şi ne îndreptăm din nou spre Chişinău. De data asta ne e foarte uşor să ne continuăm drumul, căci ne vom ţine după calea ferată.

Zburăm iarăşi liniştiţi la 300 metri înălţime.

Rovenţa, tot migălind mereu harta, ne spune că bateria peste care ne-au căzut bombele se găsea lângă gara Călăraşi. Dar nici acum nu avem parte să mergem multă vreme în tihnă. La orizont

apar din nou patru puncte negre. De data asta ne-au văzut, căci vin direct spre noi.

Un viraj scurt în loc şi o pornim spre casă. N-avem voie să ne expunem aparatul şi nici echipajul. Ordinul a fost doar destul de categoric la plecare...

Cu motoarele* aproape în plin, cu avionul picat ca să capete viteză, zburăm ca vântul peste crestele dealurilor, şuierând prelung din eşapamente.

Vânătorii ruşi ne-au mai urmărit puţin şi apoi s-au răsfirat pe cer. Am priceput curând de ce. În faţa noastră apăruse iarăşi Prutul.

Ne îndreptăm direct spre el şi îl trecem în goana mare.

Jos nu se vede nici o mişcare.

În sfârşit, zburăm deasupra dealurilor verzi ale Moldovei.

Respirăm uşuraţi.

O escadrilă românească de P.Z.L.-uri** de vânatoare ne-a ieşit peste câteva clipe în cale. S-a învârtit în jurul nostru şi după ce am lansat o rachetă de recunoaştere ne-au lăsat în pace.

M-am întors din nou în botul avionului. Aici, o sticlă de coniac, ieşită ca prin farmec din nu ştiu ce ungher ascuns al carlingii, a început să circule din gură în gură ca să sărbătorim întoarcerea în România.

Mai zburăm puţin şi ajungem deasupra oraşului Focşani.

Trecem peste un pod, începem să ne ţinem de calea ferată şi ne îndreptăm cuminţi spre casă. Jos, totul nu e decât linişte şi pace. Numai noi ne întoarcem mulţumiţi de la război, păstrând în ochi imaginea exploziilor pe care le-am semănat la ruşi.

Aterizăm normal.

Pe teren, un I.A.R. de recunoaştere stă ciuruit într-o rână. A aterizat de câteva minute. Întreg echipajul a fost rănit. Avionul e tot împroşcat cu sânge.

"Heinkel"-urile noastre sosesc pe rând. S-au întors toate.

Pe câmp e hărmălaie mare. Echipajele stau strânse grupuri-grupuri. Pretutindeni se discută, se explică, se vociferează.

Dar toţi sunt teferi.

Un telegrafist şi un trăgător aerian – Bucur Gheorghe şi Ciumeti Ion – au doborât un avion de vânătoare inamic lângă Chişinău. E prima victorie aeriană a unităţii noastre.

---

* Avionele "Heinkel" 111 erau echipate cu două motoare Yunkers Jumo 210 E de 1 200 C.P. fiecare, răcite cu glycol (pentru tipul H-3).

** Avioane de vânătoare de fabricaţie poloneză (PZL), monoplane parasol, primite în dotaţie după prăbuşirea armatei poloneze, când o parte a aviaţiei lor s-a refugiat pe teritoriul nostru (1939).

Mergem cu toţii la postul de comandă şi dăm raportul de cele ce-am făcut.

Apoi, ca şi cum nimic nu s-ar fi întâmplat, ne-am dus să ne luăm ceaiul.

*

* *

După masă ne-au sosit ştiri.

Nu toate Grupurile din Flotila noastră au avut acelaşi noroc ca noi.

Aflăm astfel cu inima strânsă că primul căzut dintre ai noştri de la bombardament pe câmpul de onoare este sublocotenentul de rezervă Florin Teodorescu şi echipajul lui.

Bietul Tataraş – cum îi spuneam noi – era atât de bun şi ne era la toţi atât de drag, că multă vreme nu ne putem împăca cu gândul că n-o să-l mai vedem niciodată.

Se pare că s-a prăbuşit fiind atins de un proectil de A.C.A.* care l-a lovit în plin, deasupra Bolgradului.

Ceilalţi băieţi ai noştri îşi povestesc amănunţit isprăvile. Au aruncat în aer gara şi aerodromurile de la Chişinău, au distrus un tren militar sub presiune, ba ceva mai mult, rămânându-le bombe la bord, au tras o raită şi până la Tiraspol, dincolo de Nistru, unde au prefăcut în ţăndări un bivuac de infanterie.

Din toată formaţia noastră un singur avion a fost lovit mai serios. Este avionul numărul 25, al locotenentului Stroici, care are elicea găurită şi trenul de aterizaj atins.

Seara, la masă aflăm că cei de la "Los" şi "Savoia"**, au doborât fiecare câte două aparate sovietice şi că o patrulă românească de vânătoare a fost atacată de 30 de ruşi, din care a doborât patru, punându-i pe ceilalţi pe fugă.

Înainte de culcare, primim ordinul: "Mâine în zori se va bombarda "undeva" în sudul Basarabiei, unde inamicul este foarte bine întă-

---

* ACA: Artileria Contra Aeronavelor (artileria antiaeriană).

** Avioanele "LOS": bombardiere de fabricaţie poloneză, intrate în dotaţia noastră o dată cu avioanele de vânătoare "PZL" (1939).

Avioanele "SAVOIA": bombardiere de fabricaţie italiană, bimotoare, echipate iniţial cu motoare româneşti K-14 (fabricate la IAR-Braşov în licenţă după motoarele franceze "Ghnome-Rhone") şi ulterior cu motoare "JUMO" germane. Făceau parte din Flotila I Bombardament din Braşov, ambele tipuri de avioane (LOS Grupul 4).

În 1941 escadrila de avioane Savoia a trecut la Flotila II Bombardament.

rit." Vom fi escortaţi de "Heinkel"-urile româneşti de vânătoare şi de indigenul nostru I.A.R.-80 care va primi astfel şi el botezul focului.

La ora 10 jumătate toate echipajele dormeau.

*
* *

Din nou ne-am întors toţi.

Am decolat la ora 3 şi un sfert dimineaţa şi la 5 eram înapoiaţi.

De data asta am fost trecut în echipajul de pe avionul nr.21.

Noii mei camarazi de zbor, locotenentul Nicolau Mircea şi locotenentul Păduraru, vorbesc cu mare economie. Tăcuţi, calmi, îi vezi că sunt stăpâni nu numai pe şurubăria fără sfârşit a avionului, dar şi pe nervii lor de oţel şi mai ales pe moralul echipajului.

Decolăm uşor, fără nici o încordare. Stăm cu ochii aţintiţi la aparate şi mai ales la luminile verzi şi roşii ale celorlalte avioane din formaţie.

Eu am părăsit locul din turelă şi m-am aşezat în carlinga din botul avionului, în spatele pilotului şi al şefului de bord.

De aici urmăresc foarte bine jocul luminilor ce pâlpâie în întuneric. Sunt camarazii noştri de formaţie.

Şi zburăm lin, în frigul dimineţii pe care o simţim că stă gata să iasă prin crăpătura roză de lângă orizont.

De jos, vânătoarea noastră care stă la pândă, ne-a ajuns în câteva secunde şi acum zburdă undeva pe sus în urma noastră, în îngânatul ceţos al zorilor.

Zburăm mereu. La bord nimeni nu vorbeşte. Fiecare e absorbit de treaba lui.

Discret, îmi furişez privirile spre chipul pilotului. Tot calm. Cu pumnii strânşi pe mânerele încovoiate ale manşei, cu privirea senină împlântată undeva în întuneric înaintea avionului, el pilotează.

Nici un muşchi nu-i tresaltă pe figură,nici o cută nu-i trădează vreun zbucium interior.

E pilotul. Atât ştie.

În sfârşit, în lumina care destramă cu încetul întunericul se vede Prutul.

La bord nici o mişcare.

Toţi l-am văzut. Toţi ştim că dincolo de apa asta vânătă şi sclipitoare moartea ne poate pândi vicleană de după fiecare nor.

Privesc încă o dată chipul pilotului, al şefului de bord şi îmi dau seama că nici unuia de la bord nu-i e frică.

Sub noi, pe stânga, e oraşul Cahul.

Are un aspect ciudat de ţintar uriaş. Cu străzile lui toate paralele, îmi pare că e opera unui profesor nebun de geometrie care a început să clădească oraşe perpendiculare într-o lume fantastică şi ireală.

Minutele trec greu. Un simplu avertisment în cască şi am aflat că ne apropiem de primul obiectiv:

- "Atenţie, ne apropiem de Taraclia"...

Am trecut din nou în pântecele întunecat al avionului şi încep să fotografiez de zor. Exploziile în pământul umed de jos sunt negre şi abia le văd. Totuş, declanşez mereu, ca un robot căruia i s-a rupt mecanismul de oprire.

Şi obiectivele se succed mereu.

Bombardăm terenul de aviaţie de la Bulgărica, cel de lângă Bolgrad şi aerodromul de la Cuza-Vodă. În sfârşit, Florin a fost răzbunat.

Dar nu apucasem să declanşez ultima fotografie, că o smucitură scurtă m-a răsturnat pe spate. Avionul nostru, înclinat serios pe stânga, a intrat într-un picaj abrupt.

Era şi timpul.

Deasupra, în stânga şi în dreapta noastră nouraşii de explozii s-au strâns din ce în ce mai mult.

Întreg avionul vibrează şi îl simt cum caută să se smulgă din cerul ăsta plin de rânjetul exploziilor care ne-au încolţit atât de tare.

Încă două-trei viraje smucite, un nou picaj prelungit şi văd cum exploziile au rămas mult în urmă.

Am scăpat.

Privesc prin ferăstruica laterală a fuselajului şi văd cum formaţia noastră s-a împrăştiat. Ici şi colo mai văd răsărind câte-o explozie, agăţându-şi pe cer, pentru câteva clipe, norul ei de vată.

Nu ştiu de ce, dar aici, în fundul lipsit de lumină al fuselajului, am impresia că sunt într-un submarin aerian. Văd loviturile, simt manevra aparatului şi totuşi eu nu particip cu nimic la întreaga luptă. Sunt un pachet de nervi care se lasă târât în fusul ăsta de oţel prin imensitatea spaţiului pe care-l străpung fără ca măcar să pot privi înainte.

Ce ciudată senzaţie, mai ales când eşti şi tu pilot ! Îmi închipui că trebuie să te simţi la fel când eşti închis într-o cală de vapor în timpul unei bătălii navale.

Ce lungi îmi par acum minutele. Mai lungi ca niciodată. Aş vrea să trec din nou lângă pilot, dar telegrafistul îmi arată ceva cu degetul pe cer.

În Editura SILEX,

(☎ 673 10 13)

Au mai apărut:

*** *Scurtă Istorie a Statelor Unite ale Americii*
*** *Geografia Statelor Unite ale Americii*
*** *Emigrația populației evreiești din România în anii 1940-1944*

Paul Cernovodeanu și Paul Binder - *Cavalerii Apocalipsului. Calamitățile naturale din Trecutul României* (până la 1800)

Sergiu Selian - *Istoria unui genocid ignorat*

D. Caselli - *Cum au fost Bucureștii odinioară*

Ion Mamina și Ion Bulei - *Guverne și Guvernanți* (1866-1916)

Marin C. Stănescu - *Moscova, Cominternul, Filiera comunistă balcanică și România (1919-1944).*

Lucrările noastre se difuzează prioritar în țară și București prin Librăriile Humanitas.
În București prin:
- Librăria Fundația Cărții, bd. Ana Ipătescu nr.3;
- Librăriile Editurii ALL;
- S.C. Orfeu - Muzeul Literaturii Române;
- Muzeul Național de Istorie a României.

În Constanța prin Librăria Sophia.

Tiparul executat la DRAGO PRINT
Calea Rahovei nr. 147
Telefon: 623.93.22; 623.66.61